Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2014–2015

Aanhangsel van de Handelingen

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2571

Vragen van de leden **Visser**, **Tellegen** en **Remco Dijkstra** (allen VVD) aan de Staatssecretaris en Minister van Infrastructuur en Milieu en de Minister van Veiligheid en Justitie over *verkeershufters die minder vaak gepakt worden* (ingezonden 27 mei 2015).

Mededeling van Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 16 juni 2015)

Vraag 1
Kunt u uw stelling dat door trajectcontroles de uitstoot van CO_2, fijnstof en geluidproductie daalt, nader onderbouwen? Uit welk onderzoek blijkt dat en hoe is dat in de Nederlandse praktijk vastgesteld?

Vraag 2
Sinds wanneer is de vermindering van CO_2-uitstoot een doelstelling van trajectcontroles? Waar is dit vastgelegd, wat zijn de doelstellingen en wanneer zijn deze doelstellingen in uw ogen bereikt? Hoe verhoudt zich dit met het uitgangspunt dat bronbeleid het meest effectieve instrument is om de vermindering van CO_2-uitstoot van autoverkeer te realiseren?

Vraag 3
Hoe verhoudt het antwoord onder 11 van de eerdere vragen inzake het bericht dat verkeershufters minder vaak gepakt worden[1] dat trajectcontroles ook dienen voor milieudoeleinden, zich tot de antwoorden op eerdere vragen inzake het bericht dat de automobilist de klos is[2], waarin wordt aangegeven dat verkeershandhaving gericht is op het verbeteren van de naleving van verkeersregels? Wanneer is verkeersveiligheid nu doorslaggevend en wanneer zijn milieudoeleinden dat? Hoe is deze afweging gemaakt? Indien het milieudoeleinden betreft, is het dan niet altijd een tijdelijke maatregel, gelet op de verbetering van de luchtkwaliteit, de CO_2-uitstoot en de geluidsreductie in de afgelopen jaren?

[1] Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2014–2015, nr. 2067
[2] Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2014–2015, nr. 567

ah-tk-20142015-2571
ISSN 0921 - 7398
’s-Gravenhage 2015

Vraag 4
Kan inzichtelijk worden gemaakt hoeveel en welke trajectcontroles worden ingezet voor milieudoeleinden? Zo ja, kunt u een overzicht geven van alle trajectcontroles ten behoeve van milieudoeleinden, met daarbij de opbrengsten van de boetes in de afgelopen vijf jaren?

Vraag 5
Welke milieudoelstellingen worden er per trajectcontrole nagestreefd (geluid en/of fijnstof en/of andere), hoe worden deze gemonitord en zijn deze doelstellingen inmiddels al niet behaald? Wat is de (wettelijke) basis van deze doelstellingen: wet- en regelgeving en/of bestuurlijke afspraken of anders?

Vraag 6
Kunt u de inzet van de trajectcontroles met milieudoeleinden nog steeds legitimeren als blijkt uit de luchtkwaliteitsrapportage Monitoringsrapportage NSL 2014 (Kamerstuk 30 175, nr. 203) dat alle normen qua fijnstof en stikstof langs de snelwegen worden behaald in Nederland? Zo nee, wanneer worden deze controles dan stopgezet?

Vraag 7
Welke (financiële) middelen zijn er ingezet om de zogenoemde geluidsdoelstellingen te realiseren en wat is de voortgang? Wat is de bijdrage van de trajectcontroles aan geluidsreductie? Wat is de bijdrage van overige middelen, zoals bronbeleid, stil asfalt en de geluidsschermen die zijn neergezet?

Vraag 8
Kunt u een overzicht geven van de trajectcontroles ten behoeve van de verkeersveiligheid (ook hier graag een overzicht van de opbrengsten per trajectcontrole van de boetes in de afgelopen vijf jaren)? Is onderzocht of en in welke mate de trajectcontroles daadwerkelijk hebben bijgedragen aan de verbetering van de verkeersveiligheid? Zo ja, wat zijn de resultaten van dit onderzoek? Zo nee, waarom niet?

Mededeling

Hierbij bericht ik u dat de schriftelijke vragen van de leden Visser, Tellegen en Remco Dijkstra (allen VVD) over het bericht «Verkeershufters worden minder vaak gepakt» (ingezonden 27 mei 2015) niet binnen de gebruikelijke termijn kunnen worden beantwoord, aangezien nog niet alle benodigde informatie ontvangen is. Ik streef ernaar de vragen zo spoedig mogelijk te beantwoorden